m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 AÑO 2 - Nº93
SABADO 11 DE NOVIEMBRE DE 2000

EL SALTO DEL TIGRE

Más de 4000 hectáreas y 30 mil viviendas están en proceso de construcción o proyectadas en el partido de Tigre. Frente al entusiasmo de la Municipalidad, los actuales vecinos se quejan por el impacto ambiental no estudiado.

Ana D'angelo

m² Por P. C. Sonderéguer*

Si las exigencias inmediatas de la política y el Gobierno (ejercicios contables, campañas electorales, replanteos legislativos) ejercen su influencia sobre los documentos de la planificación urbana, su cumplimiento tardío anula su utilidad coyuntural (y, también, su desmedrada eficacia). Esta situación, al mismo tiempo, abre nuevas perspectivas: la ciudad, vista en el largo plazo, liberada de las urgencias del calendario, revela sus verdaderas prioridades. La idea del proyecto ausente vuelve así por sus fueros: el proyecto urbano, entendido como medio para renovar la ciudad es también, entonces y ante todo, una herramienta para cohesionar demandas y adhesiones heterogéneas.

Buenos Aires en su etapa heroica de construcción de un modelo de sociedad, por ejemplo (de la intendencia de Alvear a la intendencia de Noel) y, en nuestros días –en muy distinta situación–, sociedades de economías mucho más débiles que la nuestra: de lo que dan fe, simultáneamente, el Proyecto de Renovación Urbana en Lima Metropolitana y el programa de gestión del sistema de asentamientos humanos del *Instituto de Planificación Física* de La Habana. Ejemplos de las posibilidades de la cuestión social orientada a la gestión integral de la cuestión urbana en tiempos difíciles.

A partir de este punto, el proyecto es, también, una oportunidad para revertir una situación de decadencia relativa y re-posicionamiento territorial ante un cambio de escenario (Montevideo contemporáneo, por ejemplo: renovación urbana integrada a la modernización y ampliación de la función histórica del puerto en el estuario, con la construcción de una Terminal Portuaria Multimodal). Cuando estos momentos están asegurados, el proyecto urbano es, finalmente, una oportunidad para renovar una situación de liderazgo territorial heredada, ante un cambio de escenario (Cataluña en la transición española, por ejemplo: renovación urbana integrada a la modernización productiva y a la consolidación de la posición portuaria de Barcelona en el Mediterráneo).

A mediados de los años 80, la naciente experiencia democrática de la Argentina enfrentada a las evidencias de la globalización pusieron a la ciudad de Buenos Aires en una situación que reunía estas tres necesidades: transformación urbana, replanteo territorial, construcción de un nuevo proyecto ciudadano. *La profunda transformación experimentada por el país durante los años noventa encuentra su nivel de conflictividad en su misma incapacidad para acompañar las reformas estructurales con la construcción de un nuevo proyecto urbano.*

BUENOS AIRES METROPOLITANA

Hoy, en el caso de Buenos Aires, siguen siendo prioridades estratégicas: a) Incorporar el gobierno del puerto a las atribuciones de la ciudad: como elemento esencial del funcionamiento urbano y como motor económico que organiza toda la trama de infraestructuras que recorren la ciudad (y muy en particular la de transporte); b) Adecuar la división político-administrativa heredada al funcionamiento de la ciudad real, dotando al área metropolitana de herramientas efectivas de gobierno y administración. Esos dos elementos resuelven las prioridades de la gestión urbana y disuelven falsos problemas, porque redimensionan los problemas a escala metropolitana y establecen una secuencia de causalidades entre los distintos elementos de la cuestión urbana.

Una adecuación de esta escala es, al mismo tiempo, una liberación de fuerzas sociales (hoy contenidas y al mismo tiempo desorientadas por divisiones jurisdiccionales anacrónicas) y una oportunidad para aprender de la ciudad: incorporando las enseñanzas que el verdadero funcionamiento urbano realiza sobre el ciudadano. Reincorporando y revalorando una concepción de la ciudad en su dimensión productiva, creadora de trabajo, donde los elementos naturales y el espacio construido estén al servicio de la creación de trabajo y riqueza, y no a la disposición de un uso para larenta y el ocio (playas, restaurantes, clubes náuticos, inevitablemente para pocos en una ciudad sin trabajo).

**Arquitecto. Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EMPRENDIMIENTOS URBANISTIC

La llegada d

m² Por Liliana Sánchez

Sumando los desarrollos en ejecución y los proyectados, totalizan 4000 hectáreas que liberarán 30 mil viviendas. La contracara del fenómeno es que las nuevas construcciones se realizan sobre terrenos rellenados, provocando inundaciones en tierras aledañas, y se las acusa de no haber contado con los estudios de impacto medioambiental correspondientes.

Durante la última década, el Partido de Tigre comenzó a consolidarse como un polo de atracción de fuertes inversiones inmobiliarias. En esta movida contribuyeron tanto sus condiciones naturales, tales como su cercanía a la Capital Federal, su entorno paisajístico que incluye el río y el Delta, y su alta disponibilidad de tierras desocupadas; como así también las normas municipales que dieron un marco de seguridad jurídica a los emprendimientos, y el mejoramiento de la infraestructura de transporte vial, ferroviario y fluvial. En consecuencia, sumando los desarrollos urbanísticos en ejecución y los proyectados totalizan 4000 hectáreas que liberarán 30.000 viviendas equivalentes a 6 millones de m2 de construcción.

Por otra parte, las entidades no gubernamentales acusan a este aluvión edilicio, construido sobre terrenos con rellenos por sobre la cota de inundación, de provocar alteraciones nocivas en el ecosistema, y de no haber efectuado los estudios de impacto ambiental correspondientes.

Casi todos los proyectos adquieren la forma de barrios cerrados o countries que dentro de su perímetro de emplazamiento cuentan con lagunas para pescar y realizar deportes náuticos, centros comerciales, e incluso el acceso interno a algún colegio. Estas características se ofrecen tanto en Laguna del Sol como en Talar del Lago, dos emprendimientos ubicados en General Pacheco (Partido de Tigre), que están en proceso de construcción y que albergarán 3750 habitantes el primero y 6250 el otro. En cualquiera de ambos, la edificación de las viviendas estará a cargo de cada propietario durante los próximos 8 años.

En cambio, es otra la modalidad de comercialización que aplica Eidico (Emprendimientos Inmobiliarios de Interés Común) para el desarrollo de sus proyectos. Una vez finalizados los planos, con estimación de costos y plazos de ejecución, convoca a los potenciales interesados y cuando consigue el 100 por ciento de suscripción al proyecto, entonces asume la tarea de reunir los fondos y administrarlos, además de contratar y supervisar las obras hasta entregar el barrio terminado. Con este sistema, se están realizando 850 hectáreas de urbanizaciones náuticas entre las localidades de Pacheco y Benavídez (Partido de Tigre).

Otra de las condiciones propias de la región es que el 50 por ciento de la superficie de Tigre es inundable, por lo tanto para poder avanzar en muchos de estos complejos fue necesario realizar, previamente, trabajos de relleno por refulado. También se modificó, en 1995, el Código de Zonificación para adaptarlo a la realidad del distrito. "Le hemos garantizado a la gente que quería llevar adelante desarrollos urbanísticos la seguridad jurídica necesaria para que, cumpliendo con el Código de Zonificación, pueda encarar este tipo de emprendimientos. Eso nos permitió tener hoy un partido con un crecimiento ordenado", sostiene Ernesto Casareto, secretario de Gobierno de la Municipalidad de Tigre.

El desarrollo de cualquiera de estos emprendimientos implica la inversión de cifras millonarias. En el caso de Solares de Tigre alcanzaría los 60 millones de dólares y serán 4 torres de 30 pisos ubicadas en el centro de Tigre, sobre la Av. De las Naciones, a 100 metros de la estación ferroviaria y con acceso directo a la autopista, que comenzarán a construirse en enero próximo. Contará con todos los servicios de confort como piscina, instalaciones deportivas, microcine, huertas individuales, entre otros. Además, los moradores de estos edificios dispondrán, entre sus propiedades, de 200 metros de costa sobre el Río Tigre y de una isla privada de 6 hectáreas en el Delta, sobre el Río Sarmiento con playa privada de arena y amarradero.

Todos los caminos conducen a Tigre

Precisamente uno de los ejes sobre los que más se ocupó la inversión pública es el mejoramiento de la red vial, por lo que las obras con-

m² Por P. C. Sonderéguer*

Si las exigencias inmediatas de la política y el Gobierno (ejercicios contables, campañas electorales, replanteos legislativos) ejercen su influencia sobre los documentos de la planificación urbana, su cumplimiento tardío anula su utilidad coyuntural (y, también, su desmedrada eficacia). Esta situación, al mismo tiempo, abre nuevas perspectivas: la ciudad, vista en el largo plazo, liberada de las urgencias del calendario, revela sus verdaderas prioridades. La idea del proyecto ausente vuelve así por sus fueros: el proyecto urbano, entendido como medio para renovar la ciudad es también, entonces y ante todo, una herramienta para cohesionar demandas y adhesiones heterogéneas.

Buenos Aires en su etapa heroica de construcción de un modelo de sociedad, por ejemplo (de la intendencia de Alvear a la intendencia de Noel) y, en nuestros días –en muy distinta situación–, sociedades de economías mucho más débiles que la nuestra: de lo que dan fe, simultáneamente, el Proyecto de Renovación Urbana en Lima Metropolitana y el programa de gestión del sistema de asentamientos humanos del *Instituto de Planificación Física* de La Habana. Ejemplos de las posibilidades de la cuestión social orientada a la gestión integral de la cuestión urbana en tiempos difíciles.



A partir de este punto, el proyecto es, también, una oportunidad para revertir una situación de decadencia relativa y re-posicionamiento territorial ante un cambio de escenario (Montevideo contemporáneo, por ejemplo: renovación urbana integrada a la modernización y ampliación de la función histórica del puerto en el estuario, con la construcción de una Terminal Portuaria Multimodal). Cuando estos momentos están asegurados, el proyecto urbano es, finalmente, una oportunidad para renovar una situación de liderazgo territorial heredada, ante un cambio de escenario (Cataluña en la transición española, por ejemplo: renovación urbana integrada a la modernización productiva y a la consolidación de la posición portuaria de Barcelona en el Mediterráneo).

A mediados de los años 80, la naciente experiencia democrática de la Argentina enfrentada a las evidencias de la globalización pusieron a la ciudad de Buenos Aires en una situación que reunía estas tres necesidades: transformación urbana, replanteo territorial, construcción de un nuevo proyecto ciudadano. *La profunda transformación experimentada por el país durante los años noventa encuentra su nivel de conflictividad en su misma incapacidad para acompañar las reformas estructurales con la construcción de un nuevo proyecto urbano.*

Hoy, en el caso de Buenos Aires, siguen siendo prioridades estratégicas: a) Incorporar el gobierno del puerto a las atribuciones de la ciudad: como elemento esencial del funcionamiento urbano y como motor económico que organiza toda la trama de infraestructuras que recorren la ciudad (y muy en particular la de transporte); b) Adecuar la división político-administrativa heredada al funcionamiento de la ciudad real, dotando al área metropolitana de herramientas efectivas de gobierno y administración. Esos dos elementos resuelven las prioridades de la gestión urbana y disuelven falsos problemas, porque redimensionan los problemas a escala metropolitana y establecen una secuencia de causalidades entre los distintos elementos de la cuestión urbana.

Una adecuación de esta escala es, al mismo tiempo, una liberación de fuerzas sociales (hoy contenidas y al mismo tiempo desorientadas por divisiones jurisdiccionales anacrónicas) y una oportunidad para aprender de la ciudad: incorporando las enseñanzas que el verdadero funcionamiento urbano realiza sobre el ciudadano. Reincorporando y revalorando una concepción de la ciudad en su dimensión productiva, creadora de trabajo, donde los elementos naturales y el espacio construido estén al servicio de la creación de trabajo y riqueza, y no a la disposición de un uso para larenta y el ocio (playas, restaurantes, clubes náuticos, inevitablemente para pocos en una ciudad sin trabajo).

**Arquitecto. Director de la Carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EMPRENDIMIENTOS URBANISTICOS EN EL TIGRE Y DAÑOS AL ECOSISTEMA

La llegada del aluvión edilicio

m² Por Liliana Sánchez

Sumando los desarrollos en ejecución y los proyectados, totalizan 4000 hectáreas que liberarán 30 mil viviendas. La contracara del fenómeno es que las nuevas construcciones se realizan sobre terrenos rellenados, provocando inundaciones en tierras aledañas, y se las acusa de no haber contado con los estudios de impacto medioambiental correspondientes.

Durante la última década, el Partido de Tigre comenzó a consolidarse como un polo de atracción de fuertes inversiones inmobiliarias. En esta movida contribuyeron tanto sus condiciones naturales, tales como su cercanía a la Capital Federal, su entorno paisajístico que incluye el río y el Delta, y su alta disponibilidad de tierras desocupadas; como así también las normas municipales que dieron un marco de seguridad jurídica a los emprendimientos, y el mejoramiento de la infraestructura de transporte vial, ferroviario y fluvial. En consecuencia, sumando los desarrollos urbanísticos en ejecución y los proyectados totalizan 4000 hectáreas que liberarán 30.000 viviendas equivalentes a 6 millones de m2 de construcción.

Por otra parte, las entidades no gubernamentales acusan a este aluvión edilicio, construido sobre terrenos con rellenos por sobre la cota de inundación, de provocar alteraciones nocivas en el ecosistema, y de no haber efectuado los estudios de impacto ambiental correspondientes.

Casi todos los proyectos adquieren la forma de barrios cerrados o countries que dentro de su perímetro de emplazamiento cuentan con lagunas para pescar y realizar deportes náuticos, centros comerciales, e incluso el acceso interno a algún colegio. Estas características se ofrecen tanto en Laguna del Sol como en Talar del Lago, dos emprendimientos ubicados en General Pacheco (Partido de Tigre), que están en proceso de construcción y que albergarán 3750 habitantes el primero y 6250 el otro. En cualquiera de ambos, la edificación de las viviendas estará a cargo de cada propietario durante los próximos 8 años.

En cambio, es otra la modalidad de comercialización que aplica Eidico (Emprendimientos Inmobiliarios de Interés Común) para el desarrollo de sus proyectos. Una vez finalizados los planos, con estimación de costos y plazos de ejecución, convoca a los potenciales interesados y cuando consigue el 100 por ciento de suscripción al proyecto, entonces asume la tarea de reunir los fondos y administrarlos, además de contratar y supervisar las obras hasta entregar el barrio terminado. Con este sistema, se están realizando 850 hectáreas de urbanizaciones náuticas entre las localidades de Pacheco y Benavídez (Partido de Tigre).

Otra de las condiciones propias de la región es que el 50 por ciento de la superficie de Tigre es inundable, por lo tanto para poder avanzar en muchos de estos complejos fue necesario realizar, previamente, trabajos de relleno por refulado. También se modificó, en 1995, el Código de Zonificación para adaptarlo a la realidad del distrito. "Le hemos garantizado a la gente que quería llevar adelante desarrollos urbanísticos la seguridad jurídica necesaria para que, cumpliendo con el Código de Zonificación, pueda encarar este tipo de emprendimientos. Eso nos permitió tener hoy un partido con un crecimiento ordenado", sostiene Ernesto Casareto, secretario de Gobierno de la Municipalidad de Tigre.

El desarrollo de cualquiera de estos emprendimientos implica la inversión de cifras millonarias. En el caso de Solares de Tigre alcanzaría los 60 millones de dólares y serán 4 torres de 30 pisos ubicadas en el centro de Tigre, sobre la Av. De las Naciones, a 100 metros de la estación ferroviaria y con acceso directo a la autopista, que comenzarán a construirse en enero próximo. Contará con todos los servicios de confort como piscina, instalaciones deportivas, microcine, huertas individuales, entre otros. Además, los moradores de estos edificios dispondrán, entre sus propiedades, de 200 metros de costa sobre el Río Tigre y de una isla privada de 6 hectáreas en el Delta, sobre el Río Sarmiento con playa privada de arena y amarradero.

Todos los caminos conducen a Tigre

Precisamente uno de los ejes sobre los que más se ocupó la inversión pública es el mejoramiento de la red vial, por lo que las obras contemplan a las 4 vías troncales que atraviesan el distrito (las rutas 197, 202, 27 y 9). Y ahora el Municipio de Tigre integró un consorcio, junto a los inversores privados responsables de los emprendimientos urbanísticos en curso (Laguna del Sol, Talar del Lago, Eidico, Nordelta, etc), para ejecutar una autovía que unirá las localidades de Bancalari con Benavídez. Este tramo vial comenzará a construirse en diciembre próximo, tendrá un costo de u$s 7.500.000 que afrontarán los consorcistas privados y cumplirá, entre otras, la función de enlazar vialmente esos barrios cerrados que conforman el consorcio. El Municipio, entre tanto, supervisará la marcha y cumplimiento de la obra.

Justamente en Benavídez se va a emplazar el proyecto Nordelta, una ciudad-pueblo a desarrollarse en un predio de casi 1600 has., a través de módulos autosuficientes vinculados entre sí y que cubrirán distintas necesidades. Se calcula que tendrá una población de 140.000 habitantes y ahí mismo, dentro de la ciudad-pueblo, estarán los colegios y universidades, los centros de salud, transporte interno y hasta una estación de tren exterior que la unirá con Retiro.

En ésta, como en las demás urbanizaciones, se integra al río y la costa como parte del proyecto, aunque en este caso se trata de un importante frente sobre el río Luján. Si bien la planificación de la ciudad-pueblo fue aprobada en 1992, la idea fue gestada en la década del 70 cuando se compraron los primeros terrenos para este fin en esa zona que era un bañado.

Ana D´angelo

■ Nueva estación fluvial del Tigre. El Delta es uno de los atractivos para promocionar los complejos urbanísticos. Abajo, el aspecto de la demolición de la vieja estación.

Ana D´angelo



"Se han comprado hectáreas en zonas muy bajas, terrenos susceptibles de inundación, los compran baratos, los rellenan y después los venden y resulta que todo ese exceso de agua va a escurrirse a la zona contigua a ese emprendimiento, a barrios aledaños que coinciden con bolsones de pobreza" observa el doctor Gabriel Faccone, de la Fundación Pro Tigre y Cuenca del Plata.

El Delta al alcance de la mano

Otro de los puntos atractivos por los que se promocionan estos complejos urbanísticos es su cercanía con el Delta. Considerado por uno de esos mismos promotores como un "tesoro único", el Delta es un humedal, y como tal sustenta una diversidad biológica, provee recursos naturales esenciales como el oxígeno y actúa como regulador de inundaciones.

"Funciona como una esponja, y las zonas inundables deben seguir siéndolo, en tal caso si se quiere vivir en ellas lo que tiene que hacer el humano es adaptar su estilo de vida a la región. Un isleño sabe que cada tanto el agua crece, por lo tanto nuestras casas son palafíticas (están sobre pilotes), entonces cuando viene el agua es algo natural, no es un escándalo", afirma Viviana Sieburger, de la Agrupación Prodelta y habitante de las islas.

Desde allí mismo también reclaman que este Delta, el único que desemboca en otro río, sea declarado área protegida.



■ Ernesto Casareto, secretario de Gobierno de la Municipalidad de Tigre. "Hemos garantizado la seguridad jurídica para llevar adelante estos complejos y tener un crecimiento ordenado."

Ana D´angelo



CAL Y ARENA

Pasantías

La Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, a través de la Subsecretaría de Vinculación con Empresas y Pasantías de la Secretaría de Posgrado y Relaciones Institucionales, ofrece un Programa de Inserción Laboral para Jóvenes Graduados. Para esto, la FADU cuenta con una amplia base de datos de profesionales con diferentes perfiles y especializaciones. La empresa podrá contratar a los jóvenes graduados a través de la FADU –mediante Convenios de Pasantías (ley 25.165) y Asistencias técnicas rentadas– o bien podrá optar por la forma de contratación que crea conveniente.

Exposición

La Sociedad Central de Arquitectos informa que entre el 4 y el 15 de diciembre se expondrán en su sede los trabajos correspondientes al Taller de la Carrera de Especialización "Proyecto urbano", que se dictó en la FADU-UBA bajo la dirección del Arq. Berardo Dujovne y con un consejo académico integrado por los profesores Jordi Borja, Michael Cohen y Alberto Varas.

COS EN EL TIGRE Y DAÑOS AL ECOSISTEMA

lel aluvión edilicio


Ana D´angelo

■ Nueva estación fluvial del Tigre. El Delta es uno de los atractivos para promocionar los complejos urbanísticos. Abajo, el aspecto de la demolición de la vieja estación.



Ana D´angelo

templan a las 4 vías troncales que atraviesan el distrito (las rutas 197, 202, 27 y 9). Y ahora el Municipio de Tigre integró un consorcio, junto a los inversores privados responsables de los emprendimientos urbanísticos en curso (Laguna del Sol, Talar del Lago, Eidico, Nordelta, etc), para ejecutar una autovía que unirá las localidades de Bancalari con Benavídez. Este tramo vial comenzará a construirse en diciembre próximo, tendrá un costo de u$s 7.500.000 que afrontarán los consorcistas privados y cumplirá, entre otras, la función de enlazar vialmente esos barrios cerrados que conforman el consorcio. El Municipio, entre tanto, supervisará la marcha y cumplimiento de la obra.

Justamente en Benavídez se va a emplazar el proyecto Nordelta, una ciudad-pueblo a desarrollarse en un predio de casi 1600 has., a través de módulos autosuficientes vinculados entre sí y que cubrirán distintas necesidades. Se calcula que tendrá una población de 140.000 habitantes y ahí mismo, dentro de la ciudad-pueblo, estarán los colegios y universidades, los centros de salud, transporte interno y hasta una estación de tren exterior que la unirá con Retiro.

En ésta, como en las demás urbanizaciones, se integra al río y la costa como parte del proyecto, aunque en este caso se trata de un importante frente sobre el río Luján. Si bien la planificación de la ciudad-pueblo fue aprobada en 1992, la idea fue gestada en la década del 70 cuando se compraron los primeros terrenos para este fin en esa zona que era un bañado.

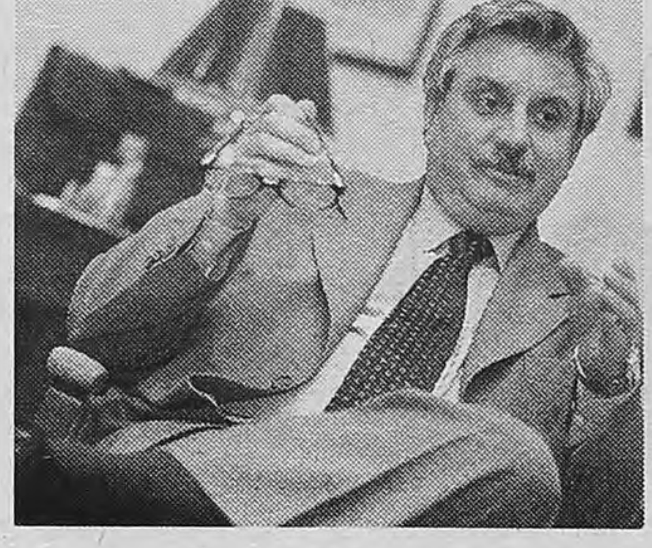
"Se han comprado hectáreas en zonas muy bajas, terrenos susceptibles de inundación, los compran baratos, los rellenan y después los venden y resulta que todo ese exceso de agua va a escurrirse a la zona contigua a ese emprendimiento, a barrios aledaños que coinciden con bolsones de pobreza" observa el doctor Gabriel Faccone, de la Fundación Pro Tigre y Cuenca del Plata.

El Delta al alcance de la mano

Otro de los puntos atractivos por los que se promocionan estos complejos urbanísticos es su cercanía con el Delta. Considerado por uno de esos mismos promotores como un "tesoro único", el Delta es un humedal, y como tal sustenta una diversidad biológica, provee recursos naturales esenciales como el oxígeno y actúa como regulador de inundaciones.

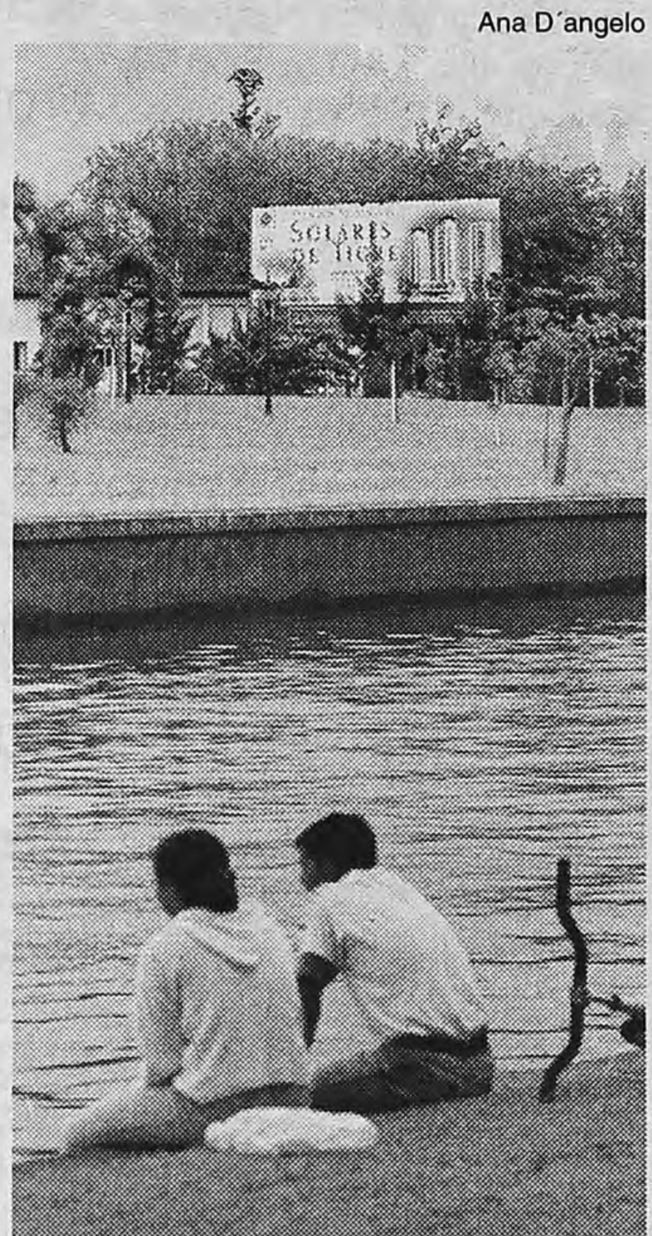
"Funciona como una esponja, y las zonas inundables deben seguir siéndolo, en tal caso si se quiere vivir en ellas lo que tiene que hacer el humano es adaptar su estilo de vida a la región. Un isleño sabe que cada tanto el agua crece, por lo tanto nuestras casas son palafíticas (están sobre pilotes), entonces cuando viene el agua es algo natural, no es un escándalo", afirma Viviana Sieburger, de la Agrupación Prodelta y habitante de las islas.

Desde allí mismo también reclaman que este Delta, el único que desemboca en otro río, sea declarado área protegida.



■ Ernesto Casareto, secretario de Gobierno de la Municipalidad de Tigre. "Hemos garantizado la seguridad jurídica para llevar adelante estos complejos y tener un crecimiento ordenado."

Ana D´angelo



CAL Y ARENA

Pasantías

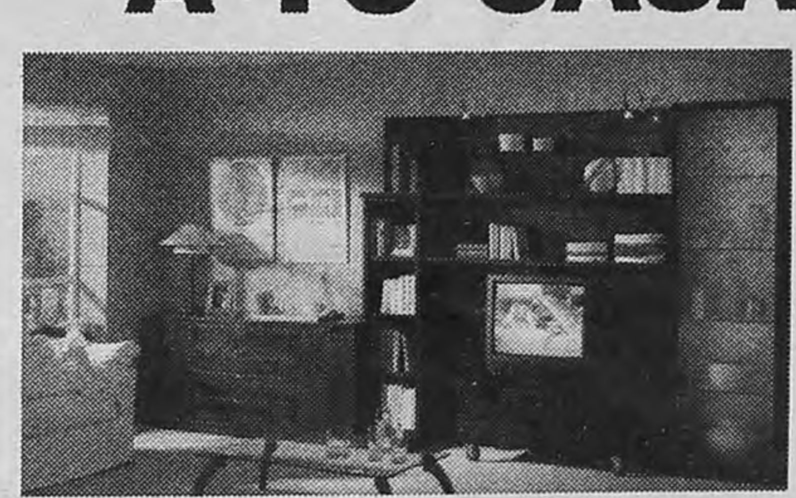
La Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, a través de la Subsecretaría de Vinculación con Empresas y Pasantías de la Secretaría de Posgrado y Relaciones Institucionales, ofrece un Programa de Inserción Laboral para Jóvenes Graduados. Para esto, la FADU cuenta con una amplia base de datos de profesionales con diferentes perfiles y especializaciones. La empresa podrá contratar a los jóvenes graduados a través de la FADU –mediante Convenios de Pasantías (ley 25.165) y Asistencias técnicas rentadas– o bien podrá optar por la forma de contratación que crea conveniente.

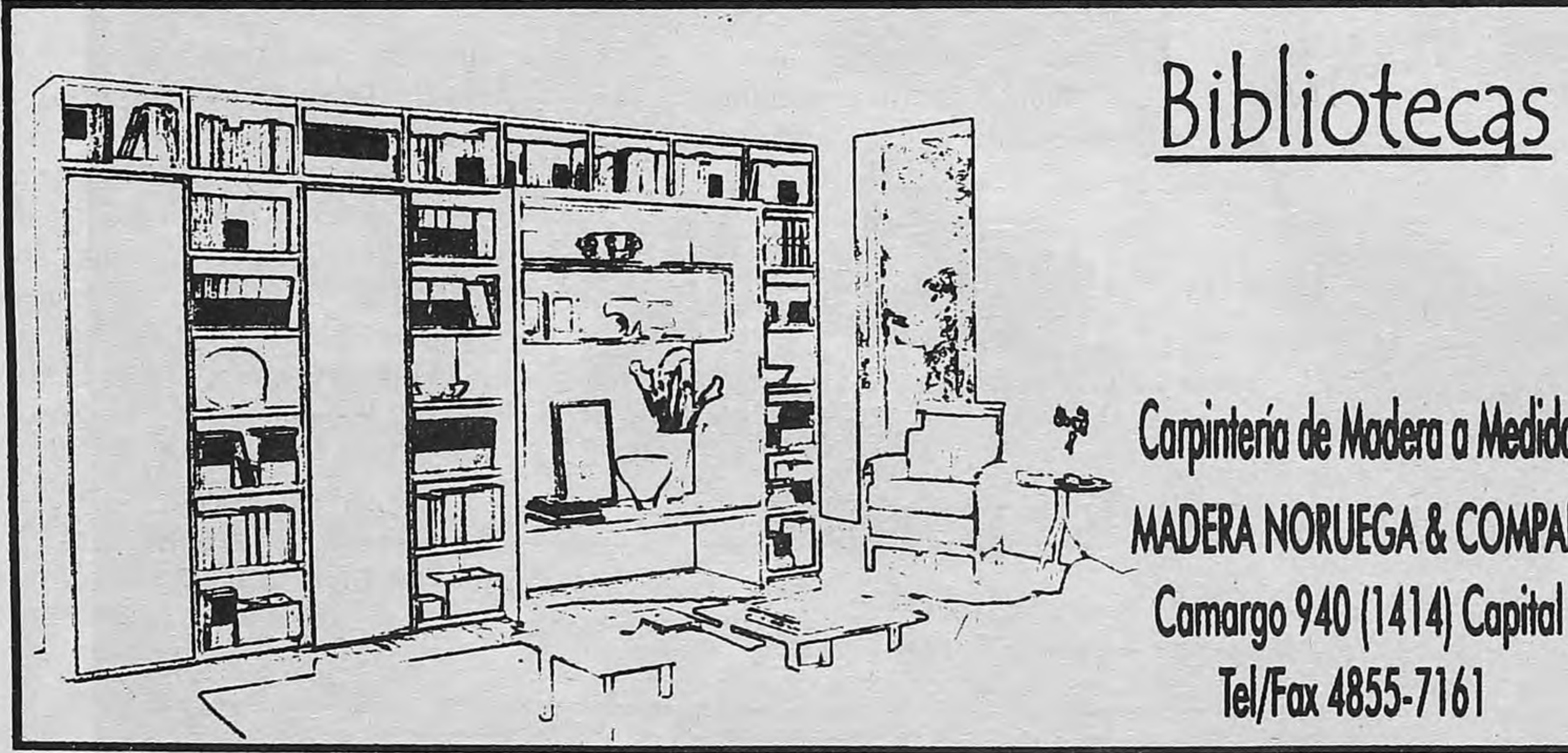
Exposición

La Sociedad Central de Arquitectos informa que entre el 4 y el 15 de diciembre se expondrán en su sede los trabajos correspondientes al Taller de la Carrera de Especialización "Proyecto urbano", que se dictó en la FADU-UBA bajo la dirección del Arq. Berardo Dujovne y con un consejo académico integrado por los profesores Jordi Borja, Michael Cohen y Alberto Varas.









ESCENARIOS DE LA RELACIÓN ENTRE LA ARQUITECTURA Y LA NATURALEZA

Parques contemporáneos

m² Por el Arq. Alberto Varas *

Los grandes parques y jardines clásicos de Buenos Aires se construyeron a fines del siglo XIX y principios del XX, principalmente bajo la guía de los grandes paisajistas franceses invitados a participar de la gran transformación urbana que estaba sufriendo la ciudad. La estética francesa y la preocupación higienista de funcionarios y paisajistas de la época se reflejan en la forma y en la inserción de esos parques, plazas y jardines en la estructura de la ciudad. Generalmente en áreas a sanear, acompañando los procesos de identificación en los barrios, construyendo la costa del río, o acompañando la construcción de los grandes edificios públicos o avenidas monumentales.

En cambio, no son muchas las acciones emprendidas en años recientes para dotar a Buenos Aires de un sistema de parques contemporáneos a la altura de su desarrollo metropolitano con una concepción superadora de esos bellos jardines del siglo XIX, que acompañaron la consolidación de la ciudad del Centenario. Tampoco son tantas las oportunidades que la apretada malla de la ciudad ha dejado como para permitir el espacio necesario para su creación.

En la ciudad contemporánea, la oportunidad de obtener tierras para la creación de grandes parques proviene más frecuentemente de la recuperación de áreas vacantes centrales o periféricas, antes dedicadas a otros usos, que de la colonización de terrenos vírgenes extramuros o inmensos baldíos marginales e insalubres, carentes de uso específico que son los que, en el pasado, originaron los parques como obras de saneamiento y embellecimiento que ganaban así nuevos territorios para la ciudad en su proceso de expansión.

Contrariamente, el actual aumento de la densidad urbana y la concentración funcional metropolitana no dejan ya en la proximidad de áreas de alta densidad la posibilidad de vacíos indefinidos o terrenos por colonizar, tal como sucedió en otra etapa del desarrollo de la ciudad. De manera que el origen de los parques se relaciona hoy mayormente con las intervenciones urbanas de gran escala, los procesos de reciclaje de usos y de urbanización acelerada.

Hay, sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido sin que haya surgido un parque contemporáneo en Buenos Aires, un grupo de proyectos y obras recientes que señalan una incipiente tendencia a la comprensión de la necesidad y oportunidad de construir nuevos parques urbanos, enlazados al desarrollo de áreas urbanas y en fuerte relación con ellas, bajo las pautas más amplias de un urbanismo en transformación, que incluye soluciones a problemas de transporte, programas variados y una mayor accesibilidad.

La condición actual de la ciudad y las expectativas programáticas que generan estos parques son bien diferentes de las del siglo XIX. Este panorama es producto tanto de la transformación y crecimiento de los sistemas de movilidad, que han aumentado la contaminación, como de un concepto más activo de la vida pública, que se refleja en la creciente necesidad de la recreación multitudinaria, el ocio urbano y el acceso a los bienes culturales.

La creación de un parque es hoy un hecho indispensablemente ligado con los fenómenos de transformación de la ciudad en su conjunto, y completamente dependiente de otros complejos factores que van –aunque estén contenidos en él de alguna forma– mucho más allá del paisajismo tradicional, la higiene ambiental o el puro embellecimiento urbano. Todas cuestiones que ocuparon un lugar predominante y excluyente en otras etapas de la vida de la ciudad.

Bajo las actuales circunstancias que viven las ciudades que han completado la fase expansiva y colonizadora de su territorio periférico, la creación del parque urbano se relaciona, fundamentalmente, con los problemas que plantea la creciente artificialización del interior del territorio urbano. La recreación de las grandes poblaciones metropolitanas, la recuperación de una escala de lectura de la dimensión geográfica de la ciudad, la identidad y el significado de la vida contemporánea y la educación pública en todas sus formas son otros tantos motivos que subyacen en la necesidad del parque urbano. En resumidas cuentas, el parque se relaciona con la idea del espacio público como receptáculo de las complejas relaciones de la vida social urbana y con los problemas de la formalización de ese nuevo espacio público.

"Buenos Aires Natural + Artificial" reúne una serie de estudios realizados por profesionales de las universidades de Palermo, Buenos Aires y Harvard. El arquitecto Alberto Varas, como codirector del proyecto, sintetizó la tarea en esta meritoria publicación, de la cual se reproduce aquí uno de sus capítulos.

Los proyectos de los nuevos parques para Buenos Aires parecen aspirar, en el contexto de las transformaciones que transcurren en la ciudad, a contribuir de manera incipiente en las variaciones programáticas inducidas por los cambios de hábito en la vida pública de la ciudad, y a introducir una nueva visión del parque que responda a la realidad de una ciudad más compleja, abierta y contemporánea. Los seis proyectos de nuevos parques en gestión están ligados de distintas formas con las grandes transformaciones que se están produciendo en la ciudad. Esta parece ser su principal razón de ser y su origen.

De estos seis proyectos, dos de ellos están ubicados en relación con grandes intervenciones urbanas en el área central: el Parque de Puerto Madero y el Parque Central de Retiro, uno hacia el sur, el otro hacia el norte. Otros dos, dentro del Programa de Recuperación de la Ribera del Río de la Plata, son: el Parque Público de la Ciudad Universitaria, próximo al barrio de Núñez, y el Parque de los Niños, en el extremo norte de la costa del río, en el límite con Vicente López.

El Parque Central de Retiro y Puerto Madero son proyectos de parques metropolitanos de escala media, de entre veinte y treinta hectáreas de superficie, y su factibilidad y ubicación están ligadas claramente con proyectos de transformación de las infraestructuras ferroviarias y portuarias y con la correlativa liberación de tierras que esta transformación genera en áreas centrales de alta demanda de suelo. Ambos están ligados con parques preexistentes y con otros de posible desarrollo. En el caso de Puerto Madero, la relación es con la Costanera Sur y la Reserva Ecológica; en el caso del Parque Central de Retiro, la relación es con los Jardines de la Recoleta y, en el futuro, con el Parque del Antepuerto, la Dársena F reciclada para fines deportivos y el río.

Esta situación geográfica de los nuevos parques centrales refuerza el sistema de parques preexistentes, ampliándolo y dotándolo de nuevos espacios y programas. Los parques costeros ofrecen la posibilidad de aumentar sustancialmente la accesibilidad a la costa de la ciudad y de reforzar su formalización mediante obras de defensa costera, permitiendo recuperar el valor paisajístico y monumental de la ciudad y su *skyline* desde el río, asignándole a este paisaje un valor equivalente al de la visión del río. Finalmente Buenos Aires se convierte en ciudad bifronte.

Los otros dos proyectos potenciales que la ciudad espera son, por un lado, el gran Parque Público de la Reserva Ecológica, que deberá revertir la inaccesibilidad, el estado de abandono de las costas y la monofuncionalidad de la pasiva *promenade* de su contorno frente a la majestuosidad del río y la ciudad, con su actual carencia de un recurso recreativo y paisajístico a escala metropolitana.

En relación con la Reserva Ecológica, los estudios que forman parte de este trabajo son sólo una aproximación crítica a las ideas actualmente aceptadas sobre el uso y la accesibilidad de esta importante área de la ciudad. Se trata de un primer modelo de cambio programático referido a modelos espaciales y no –aunque está expresada en el lenguaje del proyecto– de una propuesta proyectual específica. Su finalidad es la de poner en evidencia lo que el sitio podría ser para beneficio de los ciudadanos y la convivencia con la Naturaleza si finalmente se realizaran allí las obras necesarias para su incorporación a la vida de la ciudad.

El otro gran proyecto pendiente en la ciudad es el del Sistema de Parques del Riachuelo y el Sur, que transformará una inmensa zona postergada de la ciudad, conectándola con áreas del Gran Buenos Aires a través del curso superior del río Matanza.

Para el desarrollo de este ambicioso proyecto es indispensable la limpieza del Riachuelo y la elaboración de programas, especialmente sociales y recreativos, que darán vida a sus bordes.

Esta condición fundamental podría convertirse en el disparador de un gran proyecto de recuperación y desarrollo urbano y paisajístico en un área postergada de la ciudad.

Por último, las tierras del antiguo matadero y de las playas ferroviarias en desuso constituyen una reserva de tierra, apreciable y descentralizada, para los próximos años. Es también en estos intersticios urbanos que han penetrado las ramificaciones de la infraestructura urbana hoy obsoleta, dejando cáscaras arquitectónicas de funciones muertas –un patrimonio muchas veces muy valioso–, donde se encuentra un extraordinario potencial espacial para intervenciones urbanas pequeñas y de tamaño medio, que podrían llevar a localizaciones no centrales los beneficios de esta nueva síntesis del espacio urbano en la que el parque tiene un rol protagónico.

** Codirector del proyecto Equipo de Investigación Buenos Aires 2000.*